Министерство Торговли и Промышленности.

Отдѣлъ Торговли.

# Донесенія ИМПЕРАТОРСКИХЪ Россійскихъ Консульскихъ представителей за-границей по торгово-промышленнымъ вопросамъ

1912 годъ.

№ 7.

**Китай.** **Нючжуанъ.**

## Донесеніе Императорскаго Россійскаго Консула въ Нючжуанѣ.

### Торговля порта Нючжуана за 1911 годъ.

До постройки Китайской Восточной желѣзной дороги и основанія порта Дальняго, Нючжуанъ былъ единственнымъ крупнымъ торговымъ портомъ Маньчжуріи и по справедливости назывался «воротами Маньчжуріи», такъ какъ вся ввозная и вывозная торговля края проходила почти исключительно черезъ Нючжуанъ.

При основаніи Дальняго имѣлось въ виду создать портъ, который бы замѣнилъ собою Нючжуанъ и отвлекъ отъ послѣдняго, если не всю, то во всякомъ случаѣ большую часть его торговли. Надежды эти основывались на естест-

венныхъ преимуществахъ Дальняго какъ морского порта, тогда какъ портъ Нючжуанъ находится на рѣкѣ, устье которой заграждено морскимъ баромъ, затрудняющимъ проходъ судовъ, а для океанскихъ пароходовъ съ глубокой осадкой совершенно непроходимымъ. Кромѣ того, Дальній открытъ для навигаціи круглый годъ, между тѣмъ какъ дѣятельность Нючжуана замираетъ, по крайней мѣрѣ, на четыре мѣсяца въ году вслѣдствіе замерзанія рѣки. Наконецъ, Дальній имѣлъ огромное преимущество въ поддержкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, южная линія коей намѣренно проведена была въ сторону отъ Нючжуана, при чемъ даже построенная къ послѣднему вѣтка не была доведена до города верстъ на семь.

До Русско-Японской войны Дальній, однако, еще не успѣлъ сдѣлаться серьезнымъ соперникомъ Нючжуана: во-первыхъ, онъ далеко еще не былъ законченъ и оборудованъ, а во-вторыхъ, вызванная въ 1900 году боксерскими безпорядками и продолжавшаяся до іюля 1905 года русская оккупація Нючжуана (Инкоу) не только смягчила непріязненное къ этому порту отношеніе съ нашей стороны, но даже привела къ нѣкоторымъ мѣропріятіямъ, направленнымъ къ его преуспѣянію.

Такимъ образомъ, Дальній вступилъ въ конкурренцію съ Нючжуаномъ лишь послѣ Русско-Японской войны, когда къ Японіи отошла вся Квантунская область и часть южной линіи Ки-

тайской Восточной желѣзной дороги отъ станціи Куанченцзы къ югу, получившая съ тѣхъ поръ названіе Южно-Маньчжурской желѣзной дороги.

Общество Южно-Маньчжурской желѣзной дороги положило не мало энергіи и средствъ на оборудованіе порта Дальняго, и поддерживаемый къ тому же покровительственными въ его пользу тарифами этой желѣзной дороги Дальній началъ быстро развиваться.

Съ другой стороны, для торговли Маньчжуріи постепенно открылись новые пути и выходы, а именно: по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ на Харбинъ и Владивостокъ, по Мукденъ-Аньдунской желѣзной дорогѣ на Аньдунъ и Корею и по Сѣверной Китайской желѣзной дорогѣ на Синь-минь-фу, Цинь-ванъ-дао и Тяньцзинъ.

Такимъ образомъ, Нючжуанъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ совершенно утратилъ свое прежнее исключительное въ торговомъ отношеніи положеніе «воротъ Маньчжуріи».

Вполнѣ понятно, что всѣ упомянутыя выше обстоятельства должны были отразиться на торговлѣ Нючжуана, которая послѣ войны пережила тяжелый кризисъ. Но опасенія относительно угрожавшаго Нючжуану полнаго упадка, не оправдались, и этимъ Нючжуанъ въ значительной степени обязанъ своему исключительно выгодному географическому положенію при выходѣ въ море рѣки Ляо, этой могучей водной артеріи Южной Маньчжуріи, своимъ бассейномъ обслуживающей огромный раіонъ, въ предѣлахъ коего

перевозка грузовъ водою, по дешевизнѣ, всегда въ состояніи будетъ, въ теченіе восьми мѣсяцевъ навигаціи, съ успѣхомъ конкуррировать съ перевозкою по желѣзнымъ дорогамъ.

Кромѣ того, постройка Китайской Восточной желѣзной дороги и другихъ желѣзныхъ дорогъ открыла для внѣшней торговли Маньчжуріи многіе внутренніе рынки, до тѣхъ поръ для нея недоступные, и, облегчивъ притокъ переселенческаго движенія изъ другихъ провинцій Китая, способствовала поднятію производительныхъ силъ края.

О размѣрахъ и серьезности перенесеннаго портомъ торговаго кризиса можно судить по тому, что торговые обороты его, сильно сократившіеся въ 1904 году вслѣдствіе войны, а въ слѣдующемъ году поднявшіеся до небывало высокой цифры 73.012.722 лана [1]), затѣмъ сразу упали до 53.984.513 ланъ въ 1906 году и 39.471.838 ланъ въ 1907 году. Такое огромное сокращеніе торговыхъ оборотовъ слѣдуетъ приписать, во-первыхъ, тому, что, въ расчетѣ на особое оживленіе торговли послѣ вызваннаго войною застоя, въ Нючжуанъ въ 1905 году ввезено было такое количество товаровъ, которое значительно превысило потребность обслуживаемыхъ имъ рынковъ, а во-вторыхъ,– и конкурренціи Дальняго, имѣвшаго къ тому же, послѣ открытія его въ сентябрѣ 1906 года для международной тор-

---

[1]) Одинъ ланъ равенъ, по среднему за 1911 годъ курсу, 1 руб. 30 коп.

говли, значительное передъ Нючжуаномъ преимущество безпошлинной торговли, такъ какъ китайская морская таможня начала функціонировать въ Дальнемъ только въ іюлѣ 1907 года.

Съ 1908 года торговля Нючжуана начинаетъ возвращаться къ нормальнымъ условіямъ, и въ 1911 году торговые обороты порта достигаютъ 74.402.698 ланъ, наивысшей цифры не только за послѣднее пятилѣтіе, но и за предшествовавшіе годы.

Послѣ 1907 года, какъ видно изъ нижепомѣщенной таблицы, наблюдается постоянный ростъ общихъ торговыхъ оборотовъ порта, причемъ нѣкоторое уклоненіе въ сторону уменьшенія приходится отмѣтить лишь въ 1910 году, который по цифрѣ оборота уступаетъ предшествующему году, значительно все же превышая 1908 годъ. Обстоятельство это объясняется тѣмъ, что 1909 годъ для торговли Маньчжуріи былъ вообще исключительно удачнымъ, благодаря необычайно хорошему повсемѣстно въ краѣ урожаю предшествовавшаго года, сопровождавшемуся, какъ во всякой земледѣльческой странѣ, общимъ оживленіемъ торговли.

**Торговые обороты порта Нючжуана** (въ таможенныхъ ланахъ).

| | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ввозъ иностранныхъ товаровъ на пароходахъ и джонкахъ. | 10.587.235 | 15.151.734 | 19.058.411 | 18.726.836 | 21.089.839 |
| Звозъ товаровъ китайскаго происхожденія. . . . . . | 10.675.648 | 13.060.103 | 19.513.552 | 17.098.039 | 20.510.861 |

| | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 |
|---|---|---|---|---|---|
| Весь ввозъ . . . . | 21.262.883 | 28.211.837 | 38.571.963 | 35.824.875 | 41.600.708 |
| Вывозъ мѣстныхъ товаровъ: | | | | | |
| Въ иностранныя государства . . . . . . | 7.685.359 | 9.416.765 | 12.250.304 | 11.976.608 | 11.946.720 |
| Въ порты Китая . . . | 10.058.907 | 13.434.109 | 19.310.118 | 17.308.565 | 20.724.061 |
| Весь вывозъ. . . . . | 17.744.266 | 24.850.874 | 31.560.422 | 29.285.173 | 32.670.789 |
| Общій оборотъ . . . (чистый) | 39.007.149 | 53.062.711 | 70.132.385 | 65.110.048 | 74.271.489 |
| Обратный вывозъ . . | 464.689 | 238.014 | 155.054 | 245.576 | 131.209 |
| Валовой оборотъ . . . | 39.471.838 | 53.300.725 | 70.287.439 | 65.355.624 | 74.402.698 |

Въ торговлѣ Нючжуана, за пятилѣтіе 1907—1911 годовъ, ввозъ преобладаетъ надъ вывозомъ, а это, въ свою очередь, показываетъ, что въ обшей торговлѣ края Нючжуанъ имѣетъ болѣе важное значеніе какъ распредѣлительный по ввозу центръ, чѣмъ какъ вывозной портъ. Таковое значеніе Нючжуана обнаруживаетъ довольно прочную, хотя и не особенно рѣзко выраженную наклонность къ дальнѣйшему развитію, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ цифръ процентнаго соотношенія между ввозомъ и вывозомъ за послѣднее пятилѣтіе:

| | Ввозъ. | Вывозъ. |
|---|---|---|
| 1907 г. . . . . . . | 54% | 46% |
| 1908 г. . . . . . . | 53% | 47% |
| 1909 г. . . . . . . | 55% | 45% |
| 1910 г. . . . . . . | 55% | 45% |
| 1911 г. . . . . . . | 56% | 44% |

Соотвѣтственно этому и абсолютное увеличеніе цѣнности ввоза превышаетъ таковое-же увеличеніе цѣнности вывоза: первый за пяти-

лѣтіе увеличился на 20.337.817 ланъ, а второй на 14.926.523 лана.

Увеличеніе цѣнности ввоза распредѣляется довольно равномѣрно между товарами иностраннаго и китайскаго происхожденія, съ нѣкоторой, впрочемъ, тенденціей къ преобладанію первыхъ.

Что касается вывоза изъ Нючжуана, то таковой слагается изъ вывоза въ порты Китая и вывоза за границу, причемъ послѣдній всегда значительно уступаетъ первому, что происходитъ отъ невозможности захода въ портъ океанскихъ пароходовъ съ глубокой осадкой. Соотвѣтственно этому, вывозъ въ порты Китая растетъ гораздо быстрѣе и за послѣднее пятилѣтіе увеличился болѣе чѣмъ вдвое, между тѣмъ какъ цѣнность иностраннаго вывоза за тотъ-же періодъ увеличилась лишь приблизительно на 55%, обнаруживая послѣ 1909 года даже наклонность къ сокращенію. Причина этой замѣчающейся въ последнее время въ Нючжуанѣ тенденціи къ сокращенію заграничнаго вывоза заключается, несомнѣнно, въ конкурренціи какъ Дальняго, такъ и Владивостока, которые не въ состояніи поколебать значенія Нючжуана, какъ распредѣлительнаго по ввозу въ Маньчжурію центра, но, съ другой стороны, успѣли отвлечь отъ Нючжуана значительное количество вывозимыхъ изъ Маньчжуріи грузовъ, главнымъ образомъ бобовъ и бобовыхъ продуктовъ—жмыховъ и масла.

Среди предметовъ иностраннаго ввоза первое мѣсто принадлежитъ хлопчатобумажнымъ товарамъ (матеріи, издѣлія и пряжа), на долю коихъ въ 1911 году приходится болѣе половины всего иностраннаго ввоза, а именно 12.125.037 ланъ изъ 21.089.839 ланъ. Изъ другихъ товаровъ наиболѣе крупными цифрами ввоза отличаются: керосинъ (въ 1911 году на 1.896.768 ланъ), сахаръ (1.155.853 лана) и металлы (765.494 лана).

Главными поставщиками хлопчатобумажныхъ товаровъ для Маньчжуріи являются Англія, Америка и Японія.

Ввозъ хлопчатобумажныхъ товаровъ за послѣднее пятилѣтіе въ общемъ значительно увеличился, и 1911 годъ лишь по немногимъ отдѣльнымъ предметамъ нѣсколько уступаетъ 1909 году, который былъ исключительно благополучнымъ для торговли Маньчжуріи.

Особенно выдающихся успѣховъ достигъ ввозъ японской мануфактуры, которая послѣ войны постепенно начинаетъ завоевывать первостепенное положеніе на южно - маньчжурскомъ рынкѣ, какъ вслѣдствіе дешевизны сравнительно съ американскими и англійскими издѣліями, такъ и благодаря исключительно энергичной въ этомъ направленіи дѣятельности японцевъ.

Такъ, въ отношеніи двухъ изъ главнѣйшихъ предметовъ массоваго сбыта—сѣрыхъ гладкихъ холстинъ и дрели—Японія въ 1911 году заняла первое мѣсто, еще въ 1910 году принадлежавшее Америкѣ, причемъ ввозъ этихъ предметовъ,

въ 1907 году весьма незначительный, съ каждымъ годомъ быстро увеличивался. Стоимость японскаго ввоза лишь этихъ двухъ предметовъ въ 1911 году достигла почти двухъ милліоновъ ланъ. Выдающихся результатовъ достигъ за это пятилѣтіе ввозъ дешевой японской бязи, съ 75.383 ярдовъ [1]) въ 1907 году поднявшійся до 8.449.170 ярдовъ, стоимостью свыше 400.000 ланъ въ 1911 году.

Изъ другихъ хлопчатобумажныхъ матерій слѣдуетъ еще отмѣтить значительное за послѣднее пятилѣтіе увеличеніе ввоза шертинга, какъ сѣраго, такъ и бѣлаго; по ввозу перваго Англія нѣсколько уступаетъ Америкѣ, второй же ввозится исключительно изъ Англіи.

Сильно развился также ввозъ джена (jean— родъ бумазеи или тика), особенно англійскаго, совершенно вытѣснившаго американскій, до 1907 года включительно господствовавшій на мѣстномъ рынкѣ. Съ 1907 по 1911 годъ ввозъ англійскаго джена почти удесятерился. Такой успѣхъ, достигнутый англійскимъ фабрикатомъ, объясняется тѣмъ, что въ Америкѣ эта ткань вырабатывается въ одномъ лишь болѣе плотномъ сортѣ, между тѣмъ какъ та же англійская ткань поступаетъ на рынокъ въ нѣсколькихъ сортахъ различной плотности, причемъ болѣе легкіе и дешевые сорта пользуются среди китайцевъ хорошимъ спросомъ.

---

[1]) Одинъ ярдъ равняется 3 футамъ.

Замѣтно увеличился за послѣднее пятилѣтіе ввозъ ластика гладкаго, а также, хотя въ значительно меньшей степени, и узорчатаго; увеличился ввозъ бумажнаго бархата и полубархата, одѣялъ бумажныхъ, платковъ носовыхъ и полотенецъ.

По нѣкоторымъ предметамъ, какъ-то: по бархату и одѣяламъ, цифры ввоза за 1911 годъ нѣсколько уступаютъ 1909 году, а по ввозу полотенецъ—даже и 1910 году, но, въ общемъ, ввозъ хлопчатобумажныхъ товаровъ за послѣднее пятилѣтіе сдѣлалъ большіе успѣхи; въ частности 1911 годъ почти по всѣмъ предметамъ показалъ увеличеніе сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ, несмотря на то, что вызванный осенью 1911 года революціонными событіями въ Китаѣ кризисъ на денежномъ рынкѣ крайне неблагопріятно отразился на осеннихъ закупкахъ для предстоявшаго зимняго сезона.

Единственнымъ предметомъ, ввозъ котораго въ послѣдніе два года сильно упалъ, настолько, что цифра за 1911 годъ далеко уступаетъ таковой же за 1907 годъ, является черный гладкій сатинъ англійскаго издѣлія (Plain fast black Italians), что, повидимому, можно приписать успѣшной конкурренціи со стороны подобныхъ же матерій русскаго производства.

По ввозу хлопчатобумажной пряжи первое мѣсто принадлежитъ Индіи; но за послѣдніе два года ввозъ индійской пряжи значительно сократился и въ 1911 году лишь немногимъ превы-

шалъ цифру 1907 года, между тѣмъ какъ ввозъ японской пряжи, быстро увеличиваясь, поднялся съ 2.416 пикулей [1]) въ 1907 году, до 48.598 пикулей въ 1910 и даже въ 1911 году, несмотря на значительное противъ предшествовавшаго года сокращеніе, далъ довольно почтенную цифру 39.786 пикулей. Въ общемъ, ввозъ пряжи, послѣ значительнаго роста въ 1908 и 1909 годахъ, въ послѣдующіе два года сократился и въ 1911 году превышалъ лишь цифру 1907 года, уступая всѣмъ тремъ промежуточнымъ годамъ. Это сокращеніе ввоза пряжи вызвано было наводненіями, постигшими въ 1910 и 1911 годахъ раіонъ къ сѣверу отъ Синь-минь-фу и значительно понизившими покупную способность этого раіона, который является главнымъ потребителемъ пряжи, идущей на кустарное производство дешевыхъ матерій для потребностей туземнаго населенія.

Ввозъ шерстяныхъ матерій, вообще незначительный, все же имѣетъ тенденцію къ увеличенію, и 1911 годъ по количеству ввоза почти не уступаетъ 1909 году, превышая остальные три года послѣдняго пятилѣтія. Всего въ 1911 году ввезено шерстяныхъ матерій на 149.807 ланъ.

Слѣдующимъ по цѣнности за хлопчатобумажными товарами предметомъ ввоза является керосинъ, коимъ Южная Маньчжурія снабжается почти исключительно черезъ Нючжуанъ, такъ какъ черезъ Дальній ввозится сравнительно

---

[1]) Одинъ пикуль равняется 147 русскимъ фунтамъ.

лишь крайне незначительное количество. Ввозъ керосина за послѣднее пятилѣтіе болѣе чѣмъ удвоился. Сюда ввозится керосинъ изъ Америки — товариществомъ „Standart Oil C⁰“ и съ острова Суматра товариществомъ „Asiatic Petroleum C⁰“. Ввозъ американскаго керосина съ 4.450.895 галлоновъ [1]) въ 1907 году поднялся до 9.897.470 галлоновъ въ 1911 году, между тѣмъ какъ ввозъ суматрскаго керосина за тотъ же періодъ увеличился съ 412.500 до 2.091.466 галлоновъ.

Американскій керосинъ, болѣе дорогой, ввозится исключительно въ жестянкахъ, упакованныхъ въ деревянные ящики по двѣ въ каждомъ, между тѣмъ какъ суматрскій доставляется почти исключительно наливомъ въ пароходахъ, изъ которыхъ перекачивается въ построенныя здѣсь Азіатской керосиновой компаніей цистерны.

Суматрскій керосинъ качествомъ значительно ниже американскаго, но зато и дешевле, а потому пользуется хорошимъ сбытомъ среди бѣднѣйшихъ классовъ туземнаго населенія. Успѣху сбыта его, кромѣ того, много способствуетъ умѣло организованная система продажи. Азіатская керосиновая компанія снабжаетъ китайскія лавки, торгующія ея керосиномъ, желѣзными резервуарами, изъ которыхъ продажа производится разливомъ, и которые періодически пополняются самою же компаніей изъ болѣе круп-

---

[1]) Одинъ галлонъ равенъ $^1/_3$ ведра.

ныхъ резервуаровъ, развозящихъ керосинъ по лавкамъ. Благодаря такой системѣ лавочники избѣгаютъ необходимости дѣлать значительные запасы и расплачиваются за отпускаемое каждый разъ количество керосина, распродаваемое по мелочамъ въ теченіе болѣе или менѣе опредѣленнаго срока. Для потребителя такая система также представляетъ большія удобства, такъ какъ товаръ отпускается ему по мелочамъ въ любомъ, даже самомъ незначительномъ количествѣ, въ его посуду, хотя бы даже въ лампу.

Наконецъ, такая система даетъ самой компаніи значительную экономію, а слѣдовательно и возможность понижать до минимума цѣну на свой керосинъ. Отпадаетъ непроизводительный расходъ на посуду и упаковку, который при ввозѣ жестянками въ ящикахъ значительно удорожаетъ самый продуктъ, между тѣмъ какъ содержаніе постоянной посуды составляетъ для Азіатской керосиновой компаніи лишь незначительный накладной расходъ. Кромѣ того, при ввозѣ въ жестянкахъ и ящикахъ получается значительная утечка, чего нѣтъ при ввозѣ наливнымъ способомъ.

Нѣкоторое количество керосина Азіатская компанія продаетъ и въ жестянкахъ, которыя изготовляются на небольшомъ спеціально для этого оборудованномъ компаніею въ Нючжуанѣ заводѣ, причемъ разливъ въ жестянки производится тамъ же.

Ввозъ иностраннаго сахара за пятилѣтіе зна-

чительно увеличился, причемъ, однако, 1911 годъ по количеству значительно уступаетъ двумъ предшествовавшимъ годамъ. Большая часть сахара ввозится изъ Гонконга, причемъ подъ категорію иностраннаго попадаетъ и значительное количество чисто китайскаго продукта, поступающаго въ Гонконгъ на рѣчныхъ пароходахъ изъ Кантона для дальнѣйшей отправки моремъ.

Ввозъ металловъ за пятилѣтіе также значительно увеличился, причемъ 1911 годъ уступаетъ только 1909 году. Ввозятся преимущественно желѣзо и мягкая сталь въ разныхъ видахъ, какъ новыя, такъ и въ ломѣ. Особенно замѣтное увеличеніе показала листовая жесть послѣ открытія въ Нючжуанѣ въ 1908 году Азіатской керосиновой компаніей завода, изготовляющаго жестянки для керосина.

Изъ другихъ иностранныхъ товаровъ можно отмѣтить еще слѣдующіе.

Спички главнымъ образомъ поставляются Японіей. Ввозъ за пятилѣтіе значительно увеличился, причемъ 1911 годъ уступаетъ только 1909 году. Въ 1911 году ввезено спичекъ приблизительно на 267.000 ланъ.

Краски анилиновыя и искусственное индиго— идутъ на окраску матерій и ввозятся исключительно изъ Германіи. Ввозъ анилиновыхъ красокъ, увеличиваясь изъ года въ годъ, поднялся съ 85.484 ланъ въ 1907 году до 220.395 ланъ въ 1911 году. Ввозъ искусственнаго индиго за

тотъ же періодъ увеличился съ 6.068 до 25.485 пикулей (стоимость около 100.000 ланъ).

Мука пшеничная, составлявшая раньше крупный предметъ ввоза изъ заграницы, главнымъ образомъ изъ Америки, постепенно исчезаетъ съ мѣстнаго рынка, вытѣсняемая мѣстнымъ продуктомъ харбинскаго и тѣлинскаго помола. Въ 1907 году еще было ввезено 379.045 пикулей иностранной муки; послѣ значительнаго паденія въ 1908 году, ввозъ ея въ 1909 году совсѣмъ прекратился; въ 1910 году ввезено было всего 270 пикулей; въ 1911 году, вслѣдствіе сильнаго сокращенія подвоза харбинской муки, американская снова появилась на рынкѣ въ довольно значительномъ количествѣ 55.236 пикулей, на сумму 215.000 ланъ.

Мѣшки, употребляемые для вывозимыхъ изъ Нючжуана бобовъ и другихъ зерновыхъ злаковъ, являются постояннымъ довольно крупнымъ предметомъ ввоза. Предметъ этотъ ввозится преимущественно изъ Индіи черезъ Шанхай и съ 684.987 штукъ въ 1907 году поднялся до 1.824.143 штукъ въ 1911 году, который по количеству ввоза уступаетъ лишь 1909 году (2.499.072 штуки).

Иностранные товары ввозятся въ Нючжуанъ частью непосредственно изъ заграницы, частью съ перегрузкой въ другихъ китайскихъ портахъ, преимущественно въ Шанхаѣ. За послѣднее пятилѣтіе, исключая лишь 1907 годъ, ввозъ черезъ порты Китая преобладалъ надъ непосредствен-

нымъ ввозомъ, развитіе коего затрудняется упоминавшеюся уже выше недоступностью нючжуанскаго порта для океанскихъ пароходовъ съ большою осадкой.

Цѣнность чистаго иностраннаго ввоза (т. е. всего ввоза за вычетомъ обратнаго вывоза—Re-export'a) распредѣляется слѣдующимъ образомъ между этими двумя категоріями.

**Цѣнность ввоза** (въ таможенныхъ ланахъ).

| Годъ. | Непосредственно изъ заграницы. | Черезъ порты Китая. | Всего. |
|---|---|---|---|
| 1907 . | 5.411.638 | 5.175.597 | 10.587.235 |
| 1908 . | 6.216.156 | 8.935.578 | 15.151.734 |
| 1909 . | 7.004.347 | 12.054.064 | 19.058.411 |
| 1910 . | 8.757.411 | 9.969.395 | 18.726.836 |
| 1911 . | 9.548.773 | 11.541.066 | 21.089.839 |

Цѣнность различныхъ предметовъ непосредственнаго иностраннаго ввоза въ Нючжуанъ въ 1911 году указана въ слѣдующей таблицѣ.

**Ввозъ въ Нючжаунъ (за вычетомъ обратнаго вывоза).**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Хлопчатобумажные товары . . . . . . . . . | на | сумму | 3.829.191 | там. ланъ |
| Шерстяные товары . . . | » | » | 10.946 | » » |
| Разная мануфактура, не классифицированная. . | » | » | 15.782 | » » |
| Металлы и металлическія издѣлія. . . . . . . . . . | » | » | 133.932 | » » |
| Мѣшки разные . . . . . | » | » | 115.313 | » » |
| Свѣчи разныя. . . . . . | » | » | 108.701 | » » |
| Мука . . . . . . . . . . | » | » | 200.248 | » » |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Спички . . . . . . . . | на сумму | 266.257 | там. ланъ |
| Керосинъ (11.633.576 галлоновъ). . . . . . . . | » » | 1.840.319 | » » |
| Бумага . . . . . . . . . | » » | 230.445 | » » |
| Сахаръ (206.464 пикуля) . | » » | 1.059.899 | » » |
| Медикаменты и лекарства . . . . . . . . . | » » | 58.964 | » » |
| Мыло . . . . . . . . . . | » » | 51.293 | » » |
| Парфюмерія и косметика. | » » | 23.771 | » » |
| Лѣсъ разный. . . . . . | » » | 90.451 | » » |
| Разные другіе товары. . | » » | 1.533.261 | » » |
| Итого . . . | на сумму | 9.548.773 | там. ланъ |

Среди предметовъ непосредственнаго иностраннаго ввоза первое мѣсто принадлежитъ хлопчатобумажнымъ товарамъ: изъ 12.125.037 ланъ, представляющимъ всю сумму ввоза этихъ товаровъ, на долю прямого ввоза приходится 3.829.191 ланъ, т. е. немного болѣе 31%, причемъ почти $^5/_6$ таковаго ввоза принадлежитъ Японіи. Затѣмъ слѣдуетъ керосинъ: изъ 11.988.936 галлоновъ, на сумму 1.896.796 ланъ, на долю прямого ввоза приходится 11.633.576 галлоновъ, стоимостью 1.840.319 ланъ.

Иностранный сахаръ большею частью также ввозится непосредственно, а именно 206.464 пикуля на 1.059.899 ланъ изъ общаго количества ввезенныхъ 219.529 пикулей, стоимостью 1.155.853 лана.

Изъ другихъ предметовъ можно еще отмѣтить непосредственный ввозъ слѣдующихъ:

спичекъ—на 266.257 ланъ, изъ общей суммы около 267.000 ланъ,

бумаги—на 230.445 ланъ, изъ общей суммы около 256.000 ланъ и

муки—на 200.248 ланъ, изъ обшей суммы около 215.000 ланъ.

Среди иностранныхъ товаровъ, ввозимыхъ черезъ порты Китая, первое мѣсто принадлежитъ хлопчатобумажнымъ, которыхъ въ 1911 году ввезено было такимъ образомъ на 8.295.846 ланъ, что составляетъ почти 72% всего иностраннаго ввоза черезъ порты Китая. На долю всѣхъ остальныхъ товаровъ остается всего 3.245.220 ланъ, причемъ наиболѣе крупныя цифры приходятся на металлы—631.562 лана (изъ общей суммы 765.494 лана) и на анилиновыя краски—194.389 ланъ (изъ общей суммы 220.395 ланъ).

Ввозъ товаровъ китайскаго происхожденія за пятилѣтіе почти удвоился и въ 1911 году достигъ 20.510.861 лана, каковая сумма распредѣляется почти поровну между ввозомъ на пароходахъ (10.269.955 ланъ) и на морскихъ джонкахъ (10.240.906 ланъ).

Среди предметовъ китайскаго происхожденія, ввозимыхъ пароходами, первое мѣсто принадлежитъ опять-же хлопчатобумажнымъ товарамъ и, прежде всего,—тканямъ нанкинскаго и сучжоуского производства, извѣстнымъ подъ общимъ названіемъ нанки, ввозъ коей за пятилѣтіе значительно увеличился и въ 1911 году составлялъ 29.295 пикулей, на сумму 1.746.001 ланъ, немногимъ уступая лишь 1909 году. Ввозъ нанки пароходами составляетъ лишь незначительную часть

ввоза этого товара вообще, который перевозится преимущественно джонками, вслѣдствіе издавна существующаго на сей предметъ между экспортерами этого товара и шанхайской джоночной гильдіей соглашенія.

Значительно увеличился за пятилѣтіе и ввозъ китайскихъ холстинъ, составлявшій въ 1911 году 135.726 тюковъ, стоимостью 556.476 ланъ, противъ всего 7.750 тюковъ, ввезенныхъ въ 1907 году. По ввозу этого предмета 1911 годъ также нѣсколько уступаетъ 1909 году. Холстины эти вырабатываются китайскими фабриками въ Шанхаѣ, какъ равно и китайская дрель, впервые появившаяся среди предметовъ китайскаго ввоза въ 1911 году въ количествѣ 24.410 тюковъ, на сумму 112.286 ланъ.

Видное мѣсто среди предметовъ китайскаго ввоза пароходами занимаетъ зеленый чай, ввозъ коего въ 1911 году достигъ высшей за пятилѣтіе цифры, а именно 28.128 пикулей на 1.417.398 ланъ. Чернаго чая ввозится значительно меньше, и ввозъ его, видимо, падаетъ, такъ какъ 1911 годъ (3.929 пикулей на 106.479 ланъ) уступаетъ тремъ предшествовавшимъ годамъ, превышая лишь цифру ввоза за 1907 годъ (902 пикуля).

Крупную цифру представляетъ также ввозъ китайскихъ шелковыхъ матерій, выдѣлываемыхъ главнымъ образомъ въ Чжэнцзянѣ, Ханчжоу и Сучжоу. Ввозъ этотъ за пятилѣтіе довольно сильно увеличился, причемъ высшая цифра приходится

на 1909 годъ (2.046 пикулей). Въ 1911 году ввезено было 1.507 пикулей, на сумму 1.175.277 ланъ.

Сильно увеличился ввозъ китайской бумаги, преимущественно фучжоускаго и амойскаго происхожденія, употребляемой въ большомъ количествѣ для китайскихъ религіозныхъ обрядовъ при похоронахъ. Ввозъ этого товара, увеличиваясь съ каждымъ годомъ, поднялся съ 13.966 пикулей въ 1907 году до 71.577 пикулей, стоимостью 710.726 ланъ, въ 1911 году.

Ввозъ китайскаго сахара, вырабатываемаго въ Сватоу и Амоѣ, съ нѣкоторыми колебаніями въ сторону уменьшенія въ 1908 и 1910 годахъ, достигъ въ 1911 году высшей за пятилѣтіе цифры— 75.830 пикулей, стоимостью 514.311 ланъ.

Ввозъ табака и папиросъ, преимущественно изъ Шаньдунской провинціи, въ общемъ за пятилѣтіе также увеличился, хотя 1911 годъ и уступаетъ нѣсколько предшествовавшему году, а именно: въ 1911 году ввезено папиросъ 4.455 пикулей на 276.188 ланъ и табака 11.684 пикуля на 234.857 ланъ, противъ 4.612 и 11.818 пикулей въ 1910 году. Уменьшеніе это вызвано развитіемъ производства папиросъ на мѣстныхъ табачныхъ фабрикахъ, пользующихся въ значительной степени табакомъ мѣстнаго происхожденія. Въ Южной Маньчжуріи имѣются двѣ табачныя фабрики, выпускающія папиросы для мѣстныхъ рынковъ: одна принадлежитъ англо-американскому табачному товариществу и находится въ

Мукденѣ, другая въ Нючжуанѣ—принадлежитъ японцамъ.

Кромѣ американской муки, въ Нючжуанъ ввозится ежегодно нѣкоторое количество пшеничной муки шанхайскихъ мельницъ. По ввозу китайской муки 1911 годъ уступаетъ тремъ предшествовавшимъ годамъ, нѣсколько превосходя 1907 годъ, когда ввезено было 57.504 пикуля, на сумму 279.468 ланъ.

Изъ другихъ предметовъ китайскаго ввоза пароходами можно еще отмѣтить лекарства и кожи коровьи и буйволовыя. Лекарствъ въ 1911 году ввезено было на 205.668 ланъ, меньше чѣмъ въ 1909 и 1910 годахъ, но больше чѣмъ въ 1907 и 1908 годахъ.

Кожи ввозятся въ Нючжуанъ изъ портовъ по р. Янъ-цзы и изъ Шаньдунской провинціи и идутъ на выдѣлку употребляемыхъ по всей Маньчжуріи мѣстнымъ населеніемъ сапогъ, извѣстныхъ подъ названіемъ «у-ла». По ввозу кожъ 1911 годъ превзошелъ предшествующіе годы пятилѣтія, а именно ввезено было 5.074 пикуля, стоимостью около 150.000 ланъ.

Среди китайскихъ товаровъ, ввозимыхъ въ Нючжуанъ на джонкахъ, первое мѣсто также занимаютъ нанки, ввозъ коихъ за пятилѣтіе болѣе чѣмъ удвоился и въ 1911 году по количеству уступалъ лишь 1909 году, составляя по цѣнности (6.151.112 ланъ) свыше 60% всего китайскаго ввоза на джонкахъ.

Слѣдующее по цѣнности мѣсто принадлежитъ

ввозу китайской бумаги, который за пятилѣтіе почти утроился и въ 1911 году достигъ высшей за этотъ періодъ цифры 137.792 пикулей, стоимостью 1.413.759 ланъ.

Довольно крупную статью ввоза джонками составляютъ чугунные сферической формы котлы, употребляемые китайцами для варки пищи и поступающіе въ Нючжуанъ преимущественно изъ Шаньдунской провинціи. Ввозъ этого предмета въ 1911 году ниже средняго за предшествующіе четыре года и превышаетъ лишь цифру 1908 года.

Постоянно, хотя и не особенно значительно, растетъ ввозъ глиняной и фарфоровой посуды, поставщикомъ коей является Фуцзяньская провинція. Въ 1911 году посуды ввезено на 585.763 лана.

Видную статью ввоза составляютъ креветы и морскіе рачки. За пятилѣтіе ввозъ ихъ почти утроился и въ 1911 году достигъ 39.928 пикулей, стоимостью 300.827 ланъ.

Наконецъ, джонками ввозится значительное количество коровьихъ кожъ, больше даже, чѣмъ пароходами. Въ 1911 году ввезено было 8.753 пикуля, стоимостью 261.560 ланъ, т. е. больше чѣмъ въ 1907 и 1908 годахъ, но меньше, чѣмъ въ 1909 и 1910 годахъ.

Изъ предшествующаго обозрѣнія ввозной торговли Нючжуана видно, что за послѣднее пятилѣтіе она сдѣлала большіе успѣхи, почти удвоившись, причемъ увеличеніе произошло почти по всѣмъ отдѣльнымъ предметамъ ввоза.

Что касается въ частности 1911 года, то по

ввозу онъ далъ высшія за пятилѣтіе цифры, и это несмотря на то, что въ этомъ году условія для ввозной торговли были далеко неблагопріятны. Навигація открылась и протекла довольно оживленно, несмотря на карантинныя стѣсненія, вызванныя чумной эпидеміей и еще дѣйствовавшія въ началѣ навигаціи, такъ какъ эпидемія въ то время еще не вездѣ прекратилась. Затѣмъ, постигшія лѣтомъ многія мѣстности Маньчжуріи наводненія и вызванное неурожаемъ временное запрещеніе вывоза изъ Маньчжуріи хлѣбныхъ злаковъ также должны были неблагопріятно отразиться на торговлѣ. Наконецъ, разразившіяся осенью революціонныя волненія въ Китаѣ вызвали общій застой въ торговлѣ и привели къ полному разстройству мѣстнаго денежнаго рынка, вслѣдствіе чего конецъ навигаціи, обыкновенно отличающійся особымъ оживленіемъ въ отношеніи подвоза грузовъ, прошелъ крайне вяло, и передъ закрытіемъ навигаціи Нючжуанскій портъ, въ это время года обыкновенно заполненный пароходами, спѣшащими сдать и принять послѣдніе грузы, представлялъ совершенно небывалое зрѣлище полнаго отсутствія оживленія, при двухъ—трехъ пароходахъ, тогда какъ обыкновенно число ихъ въ это время доходитъ до двухъ—трехъ десятковъ.

Если, несмотря на всѣ эти неблагопріятныя условія, ввозная торговля Нючжуана въ 1911 году достигла рекордной цифры, то это является лучшимъ доказательствомъ того, что значеніе этого

порта какъ распредѣлительнаго центра по ввозу въ Маньчжурію какъ иностранныхъ, такъ и китайскихъ товаровъ, не только не подорвано конкурренціей Дальняго, но, наоборотъ, вполнѣ упрочено и даже подаетъ надежды на дальнѣйшее развитіе. А возможность существованія рядомъ этихъ двухъ портовъ, изъ которыхъ каждый стремится отвоевать себѣ возможно большую долю участія въ торговлѣ края и съ каждымъ годомъ увеличиваетъ свои торговые обороты, указываетъ на развитіе торговли края и способность ея къ дальнѣйшему росту.

Выше уже упоминалось, что цѣнность вывозной торговли Нючжуана за послѣднее пятилѣтіе значительно увеличилась, нѣсколько, впрочемъ, уступая увеличенію ввозной торговли. Съ 1907 по 1911 годъ сумма вывоза увеличилась на 84%, причемъ вывозъ въ порты Китая увеличился на 106%, прямой же вывозъ заграницу—всего лишь на 55,5%.

Цѣнность вывоза пароходами въ 1911 году составила 26.722.737 ланъ, изъ коихъ на вывозъ въ порты Китая приходится 19.776.009 ланъ, а на прямой вывозъ заграницу 14.946.728 ланъ. Сумма — джоночной вывозной торговли въ 1911 году составляла 5.948.052 лана, опередивъ предшествовавшіе четыре года, давшіе слѣдующія суммы: 1907 годъ—2.032.683 лана, 1908 годъ — 5.241.643 лана, 1909 годъ—5.478.064 лана и 1910 годъ—3.959.202 лана.

Главными предметами вывоза изъ Нючжуана являются продукты земледѣлія и добывающей промышленности, преимущественно—бобы и бобовые жмыхи и масло, а также нѣкоторые другіе зерновые злаки; затѣмъ—шелкъ сырецъ и шелковые очески; наконецъ, за послѣднее пятилѣтіе замѣтно развивается вывозъ каменнаго угля.

Размѣры вывоза перечисленныхъ товаровъ видны изъ слѣдующей таблицы.

**Вывозъ изъ Нючжуана.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Жмыхи бобовые . . . . | на | сумму | 8.703.966 | там. | ланъ |
| Бобы. . . . . . . . . . . | » | » | 1.435.579 | » | » |
| Масло бобовое . . . . | » | » | 445.236 | » | » |
| Уголь каменный . . . . | » | » | 273.947 | » | » |
| Сѣмя кунжутное . . . . | » | » | 190.604 | » | » |
| » арбузное . . . . | » | » | 64.930 | » | » |
| Медикаменты и лекарства . . . . . . . . | » | » | 103.477 | » | » |
| Щетина. . . . . . . . . | » | » | 50.236 | » | » |
| Волосъ животный . . . | » | » | 12.855 | » | » |
| Разные другіе товары. . | » | » | 676.488 | » | » |
| Итого . . . | на | сумму | 11.957.318 | там. | ланъ |

При такомъ характерѣ вывозной торговли, размѣры ея изъ-года въ годъ колеблются главнымъ образомъ въ зависимости отъ качества урожая предшествующаго года. Такъ какъ въ въ 1910 году урожай былъ не особенно удачный, то и 1911 годъ не могъ дать въ отношеніи вывоза особенно блестящихъ результатовъ. Несмотря на это и на другія уже упоминавшіяся

выше неблагопріятныя для торговли обстоятельства, общая сумма вывоза за 1911 годъ оказалась высшей за пятилѣтіе и даже опередила 1909 годъ.

Бобовъ въ зернѣ въ 1911 году было вывезено значительно больше, чѣмъ въ 1907 году, и нѣсколько больше, чѣмъ въ 1908 году, но значительно меньше, чѣмъ въ 1909 году и немного меньше, чѣмъ въ 1910 году. Уменьшеніе это произошло вслѣдствіе усиленія спроса на бобы въ Дальнемъ и отчасти въ Владивостокѣ для вывоза въ Европу. Всего въ 1911 году изъ Нючжуана вывезено бобовъ приблизительно на 8.000.000 ланъ, изъ коихъ на 1.435.579 ланъ—непосредственно заграницу; все остальное количество вывезено въ Китай, преимущественно пароходами, такъ какъ на вывозъ джонками приходится всего 938.227 ланъ. Бобы въ Китаѣ употребляются въ пищу и на приготовленіе бобовой сои.

По количеству вывоза бобовыхъ жмыховъ 1911 годъ стоитъ значительно выше всѣхъ предшествующихъ четырехъ лѣтъ, что объясняется усиленіемъ спроса на бобовое масло. Всего вывезено было жмыховъ приблизительно на 14.000.000 ланъ, въ томъ числѣ на 8.703.966 ланъ непосредственно заграницу, преимущественно въ Японію, а отчасти въ Гонконгъ, откуда этотъ товаръ, идущій на удобреніе, переотправляется въ голландскія колоніи въ Остъ-Индіи. Въ Китай вывезено жмыховъ приблизительно на 5.300.000 ланъ, въ томъ числѣ джонками всего лишь на

551.325 ланъ. Вывозъ жмыховъ направляется преимущественно въ южныя провинціи Китая, гдѣ они идутъ на удобреніе сахарныхъ плантацій.

По вывозу бобоваго масла 1911 годъ уступаетъ изъ четырехъ предшествующихъ лѣтъ лишь 1909 году. Всего вывезено было приблизительно на 4.300.000 ланъ, причемъ на 2.649.652 лана вывезено джонками въ Китай, гдѣ оно употребляется какъ въ пищу, такъ и для освѣшенія. Непосредственно заграницу вывезено всего на 445.236 ланъ; но изъ остального вывезеннаго въ порты Китая, преимущественно въ Шанхай, количества, приблизительно на сумму 1.200.000 ланъ, значительная часть также предназначена для заграничнаго вывоза, причемъ главными покупателями бобоваго масла являются Франція, Германія, Англія и Данія.

Общая цѣнность вывоза бобовъ и бобовыхъ продуктовъ въ 1911 году выразилась въ суммѣ около 26.000.000 ланъ, что составляетъ 80% всего вывоза изъ Нючжуана, каковой вывозъ въ этомъ году равнялся 32.670.789 ланамъ.

Среди остальныхъ предметовъ вывоза первое мѣсто занимаютъ продукты шелководства, именно—шелкъ-сырецъ и шелковые очески, вывозъ коихъ производится исключительно пароходами и направляется преимущественно въ Шанхай. Вывозъ шелка и оческовъ въ 1911 году былъ нѣсколько больше предшествовавшаго года, но меньше остальныхъ трехъ лѣтъ пятилѣтія. Та-

кая наклонность къ уменьшенію вывоза продуктовъ шелководства происходитъ отчасти вслѣдствіе отвлеченія этого рода грузовъ, особенно зимнихъ, на Дальній, а отчасти вслѣдствіе уменьшенія въ Италіи и Франціи спроса на шелкъ изъ Шанхая. Всего въ 1911 году вывезено было изъ Нючжуана шелка-сырца 4.705 пикулей, стоимостью 1.138.574 лана, и оческовъ 6.669 пикулей, стоимостью 402.941 ланъ.

Большіе успѣхи сдѣлалъ вывозъ каменнаго угля, съ 1.200 тоннъ въ 1907 году поднявшійся до 137.626 тоннъ, стоимостью около 750.000 ланъ, въ 1911 году, причемъ 49.077 тоннъ, на сумму 273.947 ланъ, вывезено непосредственно заграницу (въ Японію, Гонконгъ и Владивостокъ), а остальное количество—въ разные порты Китая. Уголь этотъ происходитъ изъ фушуньскихъ копей близъ Мукдена и доставляется сюда по южно-маньчжурской желѣзной дорогѣ; вывозится исключительно пароходами.

Постоянной и довольно крупной статьею вывоза являются просо и гаолянъ, размѣры вывоза коихъ колеблются ежегодно въ зависимости отъ качества урожая какъ мѣстнаго, такъ и въ тѣхъ частяхъ Китая, куда эти злаки вывозятся. По вывозу проса, идущаго преимущественно въ Шаньдунскую провинцію, 1911 годъ является низшимъ за пятилѣтіе, какъ вслѣдствіе высокихъ цѣнъ на мѣстныхъ рынкахъ, такъ и вслѣдствіе временнаго, осенью 1911 года, запрещенія вывоза зерновыхъ злаковъ изъ Маньчжуріи. Вывезено

было 590.103 пикуля, на сумму около 1.150.000 ланъ, причемъ 436.329 пикулей, стоимостью 848.427 ланъ, вывезено джонками.

По вывозу гаоляна, идущаго исключительно пароходами и преимущественно въ Южный Китай, 1911 годъ является высшимъ за пятилѣтіе по причинѣ вызваннаго неурожаемъ въ южныхъ и центральныхъ провинціяхъ Китая усиленнаго спроса: вывезено было 380.743 пикуля, стоимостью 621.272 лана.

Довольно виднымъ предметомъ вывоза является женьшень, крайне цѣнимый въ китайской медицинѣ цѣлебный корень. Особенно цѣнится дикій женьшень, растущій въ лѣсахъ Маньчжуріи; гораздо меньшую цѣнность представляетъ женьшень, разводимый искусственно, преимущественно въ раіонѣ теченія рѣки Ялу, котораго въ 1911 году вывезено было меньше, чѣмъ въ предшествующіе четыре года, а именно 1.402 пикуля, стоимостью 252.142 лана. По вывозу дикаго женьшеня 1911 годъ лишь немного уступаетъ 1910 году, значительно превосходя остальные три года пятилѣтія: вывезено было 611 гиновъ, на сумму 86.799 ланъ. Женьшень вывозится исключительно пароходами.

Постояннымъ довольно значительнымъ предметомъ вывоза является сѣмя арбузное и кунжутное. Первое вывозится преимущественно въ Кантонъ и другіе южно-китайскіе порты, гдѣ употребляется въ пищу. Изъ 40.962 пикулей, на сумму около 340.000 ланъ, вывезенныхъ въ 1911 году,

болѣе половины приходится на вывозъ джонками. Вывозъ арбузнаго сѣмени за пятилѣтіе значительно развился, и 1911 годъ по количеству вывоза уступаетъ только 1910 году.

Вывозъ кунжутнаго сѣмени также сдѣлалъ большіе успѣхи за послѣднее пятилѣтіе, и по количеству вывоза 1911 годъ также уступаетъ лишь 1910 году. Вывезено въ 1911 году 58.954 пикуля, на сумму около 340.000 ланъ, большею частью пароходами и только 7.449 пикулей на джонкахъ. Довольно значительная часть кунжутнаго сѣмени переотправляется изъ Шанхая во Францію, гдѣ изъ него выдѣлывается съѣдобное масло.

Изъ Нючжуана вывозится довольно значительное количество костороваго масла. Вывозъ его за пятилѣтіе подвергался значительнымъ колебаніямъ, причемъ уменьшеніе происходило въ зависимости отъ усиленія спроса изъ Европы на касторовые бобы. Изъ вывезенныхъ въ 1911 году 28.489 пикулей, на сумму около 325.000 ланъ, свыше $^2/_3$ вывезено джонками, главнымъ образомъ въ Тяньцзинъ и Шаньдунскую провинцію. Касторовое масло въ Китаѣ употребляется почти исключительно въ качествѣ смазочнаго матеріала.

Изъ другихъ предметовъ можно еще отмѣтить вывозъ китайской водки и медикаментовъ и лекарствъ. Водки въ 1911 году вывезено 28.804 пикуля, стоимостью около 280.000 ланъ, причемъ около $^5/_8$ вывоза приходится на пароходы, остальное—на джонки. Подъ названіемъ

медикаментовъ и лекарствъ вывозятся лечебные корни и травы, почти исключительно пароходами. Въ 1911 году вывезено на 252.541 ланъ, то есть больше, чѣмъ въ предшествующіе годы пятилѣтія.

Наконецъ, за послѣднее пятилѣтіе значительно развивается вывозъ щетины и конскаго волоса, идущихъ преимущественно въ Лондонъ. Вывозъ щетины, составлявшій въ 1907 году всего 101 пикуль, въ 1911 году достигъ 1.849 пикулей, стоимостью 170.195 ланъ; вывозъ-же конскаго волоса за тотъ-же періодъ поднялся съ 164 до 842 пикулей.

Приведенныя только что данныя о вывозной торговлѣ Нючжуана вполнѣ подтверждаютъ, что и въ этомъ отношеніи Нючжуанъ развивается, и хотя развитіе это, вслѣдствіе конкурренціи Дальняго и Владивостока, происходитъ медленнѣе, чѣмъ таковое-же ввозной торговли, тѣмъ не менѣе нѣтъ никакихъ основаній опасаться утраты этимъ портомъ принадлежащей ему теперь доли участія въ общей вывозной торговлѣ края.

---

Навигація въ 1911 году открылась рано и началась и протекала очень оживленно: первый пароходъ пришелъ 12/25 марта, а черезъ недѣлю въ портѣ было уже свыше 20 пароходовъ. Зато конецъ навигаціи, прошелъ, вслѣдствіе вызваннаго революціей въ Китаѣ застоя, крайне вяло. Послѣдній пароходъ ушелъ 20 ноября (3 декабря).

Изъ приведенныхъ ниже въ таблицахъ данныхъ видно, что по числу посѣтившихъ портъ пароходовъ 1911 годъ уступаетъ за послѣднее десятилѣтіе лишь 1906 году, по общему-же водоизмѣщенію занимаетъ первое мѣсто за тотъ-же періодъ.

Свѣдѣнія о торговомъ судоходствѣ Нючжуана заключаются въ нижепомѣщенныхъ таблицахъ о пароходномъ движеніи: 1) между Нючжуаномъ и другими открытыми для международной торговли портами Китая, а также иностранными портами, и 2) между Нючжуаномъ и китайскими портами внутренняго плаванія.

## Пароходное движеніе

между Нючжуаномъ и другими открытыми для международно торговли портами Китая, а также иностранными портами.

Число посѣтившихъ пароходовъ и ихъ водоизмѣщеніе (въ тоннахъ).

| Флагъ. | | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Японскій. | Пароходовъ . . . . | 243 | 212 | 271 | 228 | 279 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 221.579 | 217.557 | 274.717 | 241.371 | 286.2 |
| Англійскій. | Пароходовъ . . . . | 148 | 156 | 177 | 179 | 244 |
| | Водоизмѣщеніе. . | 174.222 | 190.345 | 220.761 | 218.751 | 292.0 |
| Китайскій. | Пароходовъ . . . | 111 | 74 | 79 | 90 | 101 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 81.749 | 54.061 | 69.142 | 83.025 | 82.8 |
| Норвежскій. | Пароходовъ . . . . | 22 | 28 | 54 | 53 | 27 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 18.915 | 27.226 | 44.451 | 47.572 | 25.8 |
| Германскій. | Пароходовъ . . . . | 8 | 12 | 39 | 26 | 4 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 8.280 | 13.946 | 42.978 | 28.542 | 9.2 |
| Французскій. | Пароходовъ . . . . | 26 | 29 | 22 | 21 | 22 |
| | Водоизмѣщеніе . . | 17.966 | 22.422 | 51.202 | 14.511 | 15.2 |
| Итальянскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | — | 1 | — |
| | Водоизмѣщеніе. . | — | — | — | 3.511 | — |

| Флагъ. | | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Голландскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | 1 | 3 | 2 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | — | — | 1.202 | 3.332 | 2.400 |
| Корейскій. | Пароходовъ . . . | — | 7 | — | 3 | — |
| | Водоизмѣщеніе. . . | — | 5.572 | — | 2.388 | — |
| Русскій. | Пароходовъ . . . . | 1 | — | — | 2 | — |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 2.261 | — | — | 3.091 | — |
| Датскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | — | 1 | — |
| | Водоизмѣщеніе. . . | — | — | — | 2.227 | — |
| Всего. . | Цароходовъ . . . . | 559 | 518 | 643 | 607 | 679 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 524.972 | 531.129 | 667.553 | 648.321 | 713.826 |

## Пароходное движеніе

### ежду Нючжуаномъ и китайскими портами внутренняго плаванія.

Число посѣтившихъ портъ пароходовъ и ихъ водоизмѣщеніе (въ тоннахъ).

| Флагъ. | | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| нглійскій. | Пароходовъ . . . . | 203 | 130 | 125 | 98 | 50 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 166.311 | 96.314 | 90.347 | 75.757 | 37.299 |
| итайскій. | Пароходовъ . . . . | 10 | 2 | 4 | 47 | 31 |
| | Водоизмѣщеніе. . | 6.416 | 652 | 2.843 | 31.022 | 23.777 |
| понскій. | Пароходовъ . . . . | 34 | 9 | 44 | 17 | 61 |
| | Водоизмѣщеніе. . | 14.970 | 4.909 | 26.134 | 13.866 | 40.498 |
| орейскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | — | 1 | — |
| | Водоизмѣщеніе. . | — | — | — | 796 | — |
| ранцузскій. | Пароходовъ . . . | 3 | 2 | — | — | — |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 2.073 | 691 | — | — | — |
| рманскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | 1 | — | — |
| | Водоизмѣщеніе . | — | — | 1.109 | — | — |
| рвежскій. | Пароходовъ . . . . | — | — | 4 | — | — |
| | Водоизмѣщеніе. . . | — | — | 2.972 | — | — |
| Всего. . | Пароходовъ . . . . | 250 | 142 | 178 | 163 | 142 |
| | Водоизмѣщеніе. . . | 189.770 | 102 566 | 123.405 | 121.441 | 101.574 |

По количеству посѣтившихъ портъ пароходовъ, какъ равно и по тоннажу ихъ, японскій флагъ въ первые четыре года истекшаго пяти-

лѣтія занималъ первенствующее положеніе; непосредственно за японскимъ флагомъ слѣдовалъ англійскій, въ 1911 году по тоннажу занявшій первое мѣсто, уступая японскому лишь въ числѣ пароходовъ, что указываетъ на меньшій размѣръ участвующихъ въ судоходномъ движеніи Ньючжуана японскихъ пароходовъ сравнительно съ англійскими.

Слѣдующее затѣмъ мѣсто принадлежитъ китайскому флагу, который за пятилѣтіе не сдѣлалъ почти никакихъ успѣховъ: 1911 годъ, съ водоизмѣщеніемъ въ 82.821 тонну подъ китайскимъ флагомъ, превышаетъ 1907 годъ лишь на 1.072 тонны, уступая на 204 тонны 1910 году.

Почти все судоходство порта распредѣляется между этими флагами, причемъ на долю англійскаго въ 1911 году приходится почти 41%, японскаго—немного больше 40% и китайскаго—11,6%; остальные 7,4% распредѣляются между норвежскимъ флагомъ (немного болѣе 3,6%), французскимъ (немного болѣе 2,1%), германскимъ (1,3%) и голландскимъ (немного болѣе 0,3%).

Интересно отмѣтить, что тоннажъ подъ норвежскимъ флагомъ, послѣ довольно значительнаго роста съ 1907 по 1910 годъ, въ 1911 году сильно сократился, подобно тому какъ и германскій флагъ, послѣ сильнаго роста съ 1907 по 1909 годъ, въ 1910 и 1911 годахъ показалъ сильное пониженіе. Произошло это вслѣдствіе состоявшейся въ послѣдніе два года продажи въ японскія руки боль-

шинства устарѣлыхъ норвежскихъ и германскихъ пароходовъ, ходившихъ между Нючжуаномъ и портами Китая и Японіи, а также вслѣдствіе усилившейся со стороны японскихъ пароходовъ конкурренціи на короткихъ рейсахъ. Французскій флагъ, съ незначительными колебаніями, держится приблизительно на одномъ уровнѣ, причемъ 1911 годъ нѣсколько уступаетъ двумъ первымъ годамъ пятилѣтія. Въ судоходствѣ Нючжуана французскій флагъ представленъ однимъ лишь небольшимъ пароходомъ, поддерживающимъ постоянные рейсы между Нючжуаномъ и Тяньцзиномъ и занимающимся преимущественно перевозкою между этими двумя портами китайскихъ чернорабочихъ.

Весьма цѣнныя данныя для характеристики участія въ торгово-судоходномъ движеніи Нючжуана двухъ наиболѣе заинтересованныхъ въ этомъ движеніи націй представляютъ цифры о количествѣ и тоннажѣ ихъ пароходовъ, пришедшихъ и ушедшихъ съ грузомъ, при сравненіи съ таковыми же цифрами о пароходахъ съ балластомъ. Цифры эти за 1911 годъ представляютъ слѣдующую картину:

| | Англійскихъ пароходовъ. | Японскихъ пароходовъ. |
|---|---|---|
| Пришло: | | |
| съ грузомъ . . . . | 200<br>242.301 тонна | 156<br>170.603 тонны |
| съ балластомъ. . . | 44<br>44.759 тоннъ | 124<br>115.604 тонны |

*

| | Англiйскихъ пароходовъ. | Японскихъ пароходовъ. |
|---|---|---|
| Ушло: | | |
| съ грузомъ . . . . | 223<br>253.426 тоннъ | 248<br>262.472 тонны |
| съ балластомъ. . . | 21<br>38.592 тонны | 31<br>23.734 тонны |
| Всего: | | |
| съ грузомъ . . . . | 423<br>495.727 тоннъ | 403<br>433.075 тоннъ |
| съ балластомъ. . . | 65<br>88.351 тонна | 155<br>139.337 тоннъ |

Изъ сравненія этихъ цифръ видно, что англійскихъ пароходовъ съ балластомъ было вообще значительно меньше, чѣмъ японскихъ, какъ числомъ, такъ и по тоннажу. При этомъ по числу и тоннажу пароходовъ, пришедшихъ съ грузомъ, японскій флагъ значительно уступаетъ англійскому; въ отношеніи же пароходовъ, пришедшихъ съ балластомъ, японскій флагъ, наоборотъ, значительно выше англійскаго. Въ отношеніи пароходовъ, ушедшихъ съ грузомъ, англійскій флагъ лишь немного уступаетъ японскому, и, такимъ образомъ, для англійскаго флага цифра дѣйствительно неблагопріятна лишь въ отношеніи пароходовъ, ушедшихъ съ балластомъ, гдѣ тоннажъ подъ англійскимъ флагомъ значительно выше японскаго; впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что, по сравненію съ остальными, цифра пароходовъ, ушедшихъ съ балластомъ, для обоихъ флаговъ крайне незначительна и не мѣняетъ общаго баланса въ пользу англійскаго флага.

Изъ только что сказаннаго слѣдуетъ, что лишь крайне незначительный процентъ англійскихъ пароходовъ приходитъ въ Нючжуанъ исключительно за грузомъ, не имѣя груза и для Нючжуана, какъ равно и большинство англійскихъ пароходовъ, приходящихъ туда съ грузомъ, обезпечиваетъ себѣ обратный изъ Нючжуана грузъ, между тѣмъ какъ, наоборотъ, процентъ японскихъ пароходовъ, приходящихъ исключительно за грузами, не привозя ничего въ Нючжуанъ, очень высокъ; крайне незначителенъ лишь процентъ такихъ японскихъ пароходовъ, которые приходятъ исключительно съ грузомъ для Нючжуана, не имѣя оттуда обратнаго груза.

Такое невыгодное положеніе японскаго судоходства сравнительно съ англійскимъ происходитъ отъ того, что японцы, стараясь развивать свои торговыя сношенія съ Маньчжуріей черезъ Дальній, имѣютъ возможность большинство грузовъ изъ Японіи въ Маньчжурію направлять черезъ этотъ портъ, между тѣмъ какъ за тѣми грузами, въ которыхъ нуждается Японія и которыхъ они не въ состояніи привлечь къ Дальнему, они волей-неволей вынуждены приходить сами въ Нючжуанъ, если не хотятъ отказаться отъ ихъ перевозки въ пользу другихъ.

Такимъ образомъ, въ торговлѣ Нючжуана первенствующая роль принадлежитъ англійскому флагу, и это еще болѣе бросается въ глаза, если сравнить приведенныя ниже (въ таможен-

ныхъ ланахъ) цифры ввоза и вывоза подъ каждымъ флагомъ за 1911 годъ:

| Флагъ. | Цѣнность ввоза. Иностранныхъ товаровъ. Изъ за границы и Гонконга. | Изъ портовъ Китая. | Китайскихъ товаровъ изъ портовъ Китая. | Всего. |
|---|---|---|---|---|
| Англійскій . . | 3.235.628 | 8.328.880 | 6.079.859 | 17.644.367 |
| Японскій . . | 5.070.681 | 287.166 | 365.009 | 5.722.856 |
| Китайскій . . | 37.153 | 2.919.225 | 3.471.040 | 6.427.448 |
| Норвежскій . | 760.112 | 72.019 | 206.634 | 1.038.765 |
| Германскій . | 447.840 | — | — | 447.840 |
| Французскій. | — | 16.351 | 193.376 | 209.729 |
| Итого. . | 9.551.414 | 11.623.671 | 10.315.918 | 31.491.003 |

| Флагъ. | Цѣнность вывоза. За границу. | Въ порты Китая. | Всего. |
|---|---|---|---|
| Англійскій. . . . | 1.332.892 | 11.101.748 | 12.434.640 |
| Японскій . . . | 10.153.601 | 420.672 | 10 574.273 |
| Китайскій . . . . | 61.469 | 2.072.961 | 2.134.430 |
| Норвежскій . . . | 304.382 | 1.141.888 | 1.446.270 |
| Французскій. . . | — | 98.827 | 98.827 |
| Голландскій. . . | 94.160 | — | 94.160 |
| Германскій . . . | 224 | 57.891 | 58.115 |
| Итого. . . . | 11.946.728 | 14.893.987 | 26.840.715 |

**Общая сумма ввоза и вывоза подъ каждымъ флагомъ.**

| | |
|---|---|
| Англійскій . . . . . . . . . . . . | 30.079.007 |
| Японскій . . . . . . . . . . . . | 16.297.129 |
| Китайскій. . . . . . . . . . . . | 8.561.878 |
| Норвежскій . . . . . . . . . . . | 2.485.035 |
| Германскій . . . . . . . . . . . | 505.955 |
| Французскій . . . . . . . . . . | 308.554 |
| Голландскій. . . . . . . . . . | 94.160 |
| Итого . . . | 58.331.718 |

Согласно имѣющейся статистикѣ, въ торговлѣ Нючжуана съ заграницей и открытыми для иностранной торговли портами Китая подъ англійскимъ флагомъ перевезено грузовъ на 30 милліоновъ ланъ, между тѣмъ какъ подъ японскимъ флагомъ перевезено лишь на 16 милліоновъ. При этомъ японскій флагъ занимаетъ первое мѣсто какъ по ввозу въ Нючжуанъ иностранныхъ товаровъ непосредственно изъ заграницы, такъ и по вывозу оттуда мѣстныхъ продуктовъ непосредственно заграницу, то-есть по непосредственному товарообмѣну между Нючжуаномъ и Японіей; что-же касается ввоза иностранныхъ и китайскихъ товаровъ изъ открытыхъ портовъ Китая, а также вывоза изъ Нючжуана въ порты Китая, то почти 70% этого торговаго движенія происходитъ подъ англійскимъ флагомъ, участіе-же въ ономъ японскаго флага совершенно ничтожно и уступаетъ не только китайскому, но даже норвежскому.

Подробныя данныя по отдѣльнымъ странамъ о прямыхъ заграничныхъ торговыхъ оборотахъ Нючжуана помѣщены въ слѣдующей таблицѣ, которая, въ связи съ только что разсмотрѣнными данными объ участіи Японіи въ торговлѣ Нючжуана, подтверждаетъ, что таковое участіе ея выражается почти исключительно въ непосредственномъ товарообмѣнѣ, въ противоположность Англіи и другимъ странамъ, непосредственныя торговыя сношенія коихъ съ Нючжуаномъ крайне незначительны.

**Цѣнность прямыхъ торговыхъ оборотовъ между Ночжуаномъ и чужими странами въ 1911 году.**

| | Валовой ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Ночжуанъ. Там. ланъ. | Вывозъ китайскихъ товаровъ изъ Ночжуана. Там. ланъ. | Общій оборотъ. Там. ланъ. | Обратный вывозъ иностранныхъ товаровъ изъ Ночжуана. Там. ланъ. |
|---|---|---|---|---|
| Японія (и Формоза) . . . | 4.986.762 | 10.330.514 | 15.317.276 | 691 |
| Корея . . . | 64.093 | 82.184 | 146.277 | — |
| Великобританія . . . | 277.944 | 91.510 | 369.454 | — |
| Гонконгъ. . . | 1.929.778 | 982.232 | 2.919.010 | 1.112 |
| Сингапуръ и Британскія колоніи въ Индіи . . . | 383.647 | — | 383.647 | — |
| Канада, Австралія, Новая Зеландія и Южная Африка. | 9.696 | 10.403 | 20.099 | — |
| Сѣверо - Американскіе Соединенные Штаты (включая Гаваи и Филиппины). | 1.634.836 | 9.636 | 1.634.472 | — |
| Нидерланды . | 7.660 | 55.726 | 63.386 | — |
| Нидерландскія колоніи въ Индіи. . | 55.430 | 218.940 | 274.370 | — |
| Бельгія. . . . | 51.093 | 94.674 | 145.767 | — |

| | Валовой ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Нючжуанъ. Там. ланъ. | Вывозъ китайскихъ товаровъ изъ Нючжуана. Там. ланъ. | Общій оборотъ. Там. ланъ. | Обратный вывозъ иностранныхъ товаровъ изъ Нючжуана. Там. ланъ. |
|---|---|---|---|---|
| Германія . . . | 54.696 | 14.441 | 69.137 | — |
| Франція . . . | 60.773 | 5.459 | 66.232 | — |
| Россія (Тихоокеанскіе порты) . . . | 6.540 | 49.553 | 56.093 | — |
| Россія (Сухопутная граница) . . . | 286 | — | 286 | — |
| Швеція, Австро-Венгрія, Италія, Данія и Швейцарія . | 28.180 | 12.046 | 40.226 | 838 |
| Итого . . | 9.551.414 | 11.957.318 | 21.508.732 | 2.641 |

Особую категорію торговаго мореплаванія порта составляетъ, такъ называемое, пароходство по внутреннимъ водамъ, т. е. между Нючжауномъ и китайскими портами, для международной торговли не открытыми, каковыми въ данномъ случаѣ являются шаньдунскіе порты Дэнъ-чжоуфу и Лунъ-коу. Пароходство это за послѣднее пятилѣтіе значительно сократилось, и сокращеніе это произошло за счетъ англійскаго флага, въ 1911 году утратившаго принадлежавшее ему до тѣхъ поръ первенствующее положеніе въ пользу японскаго флага. Довольно видное участіе въ этой категоріи пароходства принадлежитъ и ки-

тайскому флагу, который представленъ въ ономъ двумя пароходами мѣстнаго китайскаго пароходнаго общества.

Наконецъ, послѣднюю категорію торговаго мореплаванія составляетъ джоночное движеніе, которое изъ года въ годъ подвержено нѣкоторымъ колебаніямъ, не обнаруживая, впрочемъ, наклонности къ сокращенію.

Изъ слѣдующей таблицы можно видѣть, что по грузоподъемности пришедшихъ въ Нючжуанъ и ушедшихъ оттуда джонокъ 1911 годъ лишь немногимъ уступаетъ 1908 году, превышая остальные три года пятилѣтія 1907—1911 годовъ.

**Судоходное движеніе на джонкахъ.**

Число прибывшихъ и отбывшихъ джонокъ и грузоподъемность (въ пикуляхъ).

| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. |
|---|---|---|---|---|---|
| Пришло: | | | | | |
| Число джонокъ. . . . | 3.149 | 4.657 | 3.820 | 3.824 | 4.71[illegible] |
| Грузоподъемность въ пикуляхъ . . . . . | 1.622.291 | 2.965.176 | 2.669.877 | 2.444.724 | 2.873.58[illegible] |
| Ушло: | | | | | |
| Число джонокъ. . . . | 4.096 | 4.846 | 3.905 | 3.611 | 4.623 |
| Грузоподъемность, въ пикуляхъ . . . . . | 2.113.329 | 3.082.251 | 2.916.765 | 2.389.050 | 3.025.650 |

Въ Нючжуанъ ежегодно прибываетъ значительное число китайцевъ—чернорабочихъ, отправляющихся въ Маньчжурію весною на лѣтніе заработки, преимущественно изъ шаньдунскихъ портовъ и изъ Тяньцзина. Нѣкоторая часть ихъ остается въ самомъ Нючжуанѣ, нуждающемся въ

пришлыхъ рабочихъ рукахъ въ періодъ навигаціи; большинство же направляется на полевыя работы внутрь страны, гдѣ часть ихъ осѣдаетъ на свободныхъ земляхъ, ежегодно увеличивая осѣдлое населеніе края. Осенью происходитъ обратное на родину движеніе этихъ чернорабочихъ. До открытія Дальняго все это движеніе направлялось черезъ Нючжуанъ, теперь-же значительная часть его, особенно весною до открытія навигаціи въ Нючжуанѣ, направляется черезъ Дальній. Благодаря этому размѣры пассажирскаго движенія черезъ Нючжуанъ за пятилѣтіе не только не увеличились, но, наоборотъ, сократились, какъ видно изъ слѣдующей таблицы.

**Пассажирское движеніе порта Нючжуана за 1907—1911 г.г.**

| Прибыло: | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 |
|---|---|---|---|---|---|
| Китайцевъ. . . | 163.947 | 124.987 | 127.037 | 138.574 | 124.423 |
| Иностранцевъ | 1.170 | 490 | 333 | 159 | 72 |
| Всего. . . | 165.117 | 125.477 | 127.370 | 138.733 | 125.495 |
| Выѣхало: | | | | | |
| Китайцевъ. . . | 95.649 | 74.122 | 73.544 | 75.324 | 69.783 |
| Иностранцевъ . | 1.042 | 429 | 251 | 94 | 83 |
| Всего. . . | 96.691 | 74.551 | 73.795 | 75.418 | 69.866 |

Уменьшеніе въ 1911 году числа прибывшихъ китайцевъ, сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ, слѣдуетъ приписать дѣйствовавшему въ

началѣ навигаціи и введенному для предупрежденія заноса въ Нючжуанъ чумной эпидеміи запрещенію въ портъ китайскихъ чернорабочихъ изъ портовъ Шаньдунской провинціи и Тяньцзина, а отчасти вызванному наводненіями въ Маньчжуріи ослабленію спроса на рабочія руки для полевыхъ работъ.

Пассажирское движеніе иностранцевъ черезъ Нючжуанъ никогда не отличалось особымъ оживленіемъ, а за послѣднее пятилѣтіе сократилось до ничтожныхъ размѣровъ, такъ какъ Нючжуанъ лежитъ въ сторонѣ отъ проходящихъ близъ него путей съ Запада на Дальній Востокъ, самъ-же по себѣ не представляетъ ничего достаточно интереснаго, ни привлекательнаго, чтобы заставить кого либо свернуть съ пути.

Въ Нючжуанъ ежегодно ввозится нѣкоторое количество серебряной монеты, преимущественно мелкой, въ которой производятся всѣ наличные расчеты при закупкѣ продуктовъ внутри страны. Съ другой стороны, и изъ Нючжуана вывозится серебро, какъ монетою, такъ и въ слиткахъ, въ другіе порты Китая. Какъ видно изъ нижеприведенной таблицы, обмѣнъ цѣнностей за послѣднее пятилѣтіе (1907—1911 годовъ) подверженъ былъ значительнымъ колебаніямъ, причемъ ввозъ обнаруживаетъ большую устойчивость, чѣмъ вывозъ. Происходитъ это потому, что потребность въ притокѣ мелкой серебряной монеты для наличныхъ расчетовъ держится приблизительно на одномъ уровнѣ, вывозъ-же зависитъ отъ фик-

тивныхъ сдѣлокъ китайскихъ банковъ, спекулирующихъ на размѣнѣ.

Несмотря на то, что Маньчжурія изобилуетъ золотомъ, вывозъ этого металла изъ Нючжуана крайне незначителенъ, и не только не развивается, но, наоборотъ, даже падаетъ.

**Обмѣнъ цѣнностей за 1907—1911 г.г.**

(Ввозъ и вывозъ золота, серебра въ слиткахъ и монетѣ и мѣдной монеты).

| | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. |
|---|---|---|---|---|---|
| ...везено въ Нючжуанъ. | Сумма въ таможенныхъ ланахъ. | | | | |
| ...ота изъ Шанхая . . . . . | 1.000 | — | — | — | — |
| ...ебра изъ Гонконга и Макао. | 35.700 | 5.810 | 360 | 2100 | — |
| » » Японіи и Формозы. | — | 211.968 | — | — | — |
| » » Шанхая, Тяньцзина ...ифу и другихъ мѣстъ Китая. | 1.543.066 | 1.102.407 | 1.519.864 | 972.806 | 1.453.690 |
| ...ной монеты изъ Чифу . . . | — | — | 85 | — | 110 |
| Итого. . . . | 1.579.766 | 1.320.185 | 1.520.309. | 974.906 | 1.453.800 |
| ...везено изъ Нючжуана. | | | | | |
| ...та въ Шанхай . . . . . . | 57.500 | 154.200 | 19.820 | 72.400 | 12.000 |
| ...ебра въ Гонконгъ и Макао . | 3.600 | 3.200 | — | 720 | — |
| » Шанхай и другія ...ста Китая . . . . . . . . | 4.691.000 | 1.918.715 | 838.047 | 1.167.640 | 910.146 |
| ...ной монеты въ пунты Китая. | — | 20.667 | 780 | — | — |
| Итого. . . | 4.752.100 | 2.096.782 | 858.647 | 1.240.760 | 922.146 |

Соотвѣтственно росту торговыхъ оборотовъ Нючжуана увеличились за послѣднее пятилѣтіе и таможенные доходы порта. По суммѣ поступленій 1911 годъ не имѣетъ равнаго за все время существованія порта. Не безынтересно отмѣтить, что таможенное обложеніе, включая судовые сборы, едва достигаетъ $1^2/_4\%$ суммы тор-

говыхъ оборотовъ, что нельзя не признать крайне низкой и совершенно необременительной для торговли нормой обложенія.

Объ увеличеніи поступленій по отдѣльнымъ статьямъ, за пятилѣтіе 1907—1911 годовъ, можно судить по нижеслѣдущей таблицѣ.

**Таможенные доходы Нючжуана за 1907—1911 г.г.**

| Сборы морской таможни. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Сумма въ таможенныхъ ланахъ. | | | | |
| Ввозныя пошлины. | 201.473.357 | 245.767.917 | 296.891.235 | 366.362.889 | 383.617.8 |
| Вывозныя » . | 296.478.794 | 415.445.226 | 542.554.305 | 490.955.582 | 515.561.5 |
| Береговыя » . | 63.443.073 | 76.427.581 | 113.433.273 | 100.515.105 | 105.878.7 |
| Тоннажные сборы . | 28.378.020 | 33.515.200 | 23.720.200 | 24.731.700 | 22.176.9 |
| Транзитныя пошлины . . . . . | 2.308.089 | 4.677.118 | 7.003.746 | 12.130.780 | 23.547.6 |
| Пошлины на опіумъ | 636.000 | 72.000 | 516.000 | 150.000 | — |
| Ликинъ на опіумъ. | 1.696.000 | 192.000 | 1.376.000 | 400.000 | — |
| Итого. . . | 594.413.333 | 776 097.042 | 985.494.759 | 995.241.056 | 1.050.782.6 |
| Сборы джоночной таможни. | | | | | |
| Ввозныя пошлины. | 71.648.621 | 119.471.216 | 174.636.404 | 127.080.096 | 154.312.4 |
| Вывозныя » . | 31.262.170 | 64.678.286 | 78.384.840 | 44.557.704 | 68.966.4 |
| Тоннажныя сборы | 9.305.822 | 16.586.324 | 18.107.570 | 14.070.770 | 18.425.4 |
| Регистраціонные сборы . . . . . | 7.171.500 | 9.956.750 | 8.786.500 | 8.231.000 | 8.119.0 |
| Пошлины на опіумъ | 1.5065.385 | 64.200 | 116.280 | — | — |
| Ликинные сборы. . | 1.704.038 | — | — | — | — |
| Соляные » . . | 154.800 | — | — | — | — |
| Береговыя пошлины | 45.462 | — | — | — | — |
| Итого. . . | 137.357.789 | 210.756.776 | 289.031.594 | 193.936.570 | 249.823.4 |
| Итого по обѣимъ таможнямъ . . . | 731.771.122 | 986.853.818 | 1.274.526.353 | 1.189.177.626 | 1.300.606.1 |

Настоящій отчетъ основанъ на статистическихъ данныхъ китайской морской таможни, относящихся исключительно до происходящей черезъ Нючжуанъ въ періодъ навигаціи морской торговли. Между тѣмъ, морская торговля составляетъ только часть торговой дѣятельности Нючжуана, правда преобладающую, но все-же не достаточную для всесторонней оцѣнки значенія этого торговаго центра. О другихъ сторонахъ торговой дѣятельности Нючжуана, выходящихъ изъ сферы интересовъ морской таможни, не имѣется никакихъ статистическихъ данныхъ, а потому о нихъ приходится упомянуть лишь вкратцѣ.

Прежде всего слѣдуетъ отмѣтить, что хотя подвозъ товаровъ, для которыхъ Нючжуанъ является распредѣлительнымъ центромъ, и происходитъ преимущественно морскимъ путемъ во время навигаціи, тѣмъ не менѣе и зимою движеніе это не прекращается окончательно и лишь направляется инымъ путемъ, именно черезъ Дальній, а оттуда по желѣзной дорогѣ, особенно оживляясь въ періоды передъ китайскимъ новымъ годомъ и передъ открытіемъ навигаціи по р. Ляо. Этимъ путемъ въ Нючжуанъ зимою ввозится довольно значительное количество мануфактурныхъ товаровъ, а зимою 1911 года поступило довольно много иностранной муки. Съ другой стороны, по японской и китайской желѣзнымъ дорогамъ поступаетъ съ сѣвера довольно значительное количество грузовъ, для которыхъ Нючжуанъ также является распредѣлительнымъ

въ обслуживаемомъ имъ раіонѣ центромъ. Этимъ путемъ сюда ввозятся, между прочимъ, русская мануфактура и харбинская мука.

Хотя размѣры этого грузового движенія по желѣзнымъ дорогамъ, съ сѣвера и юга въ совокупности, безъ сомнѣнія, незначительны по сравненію съ общимъ оборотомъ морской торговли Нючжуана, тѣмъ не менѣе отсутствіе цифровыхъ данныхъ о цѣнности этого движенія, составляющей, вѣроятно, нѣсколько милліоновъ ланъ, является существеннымъ пробѣломъ для полной оцѣнки торговой дѣятельности Нючжуана и ея постепеннаго развитія.

На основаніи предшествующаго обозрѣнія торговли Нючжуана 1911 годъ слѣдуетъ признать однимъ изъ наиболѣе удачныхъ въ исторіи этого порта, и если-бы не вызванный революціей въ Китаѣ застой въ дѣлахъ въ концѣ навигаціи, то результаты этого года были-бы еще лучше.

Наряду съ развитіемъ торговли, Нючжуанъ дѣлаетъ нѣкоторые успѣхи и въ области городского благоустройства. Такъ, въ послѣдніе годы китайскія власти удѣляютъ сравнительно много вниманія улучшенію города въ санитарномъ отношеніи, и если послѣдняя эпидемія чумы зимою 1910—1911 года совершенно не коснулась Нючжуана, такъ недавно еще пользовавшагося прочною репутаціею одного изъ очаговъ чумы, то это слѣдуетъ въ значительной степени приписать

достигнутому усиліями мѣстныхъ властей улучшенію санитарныхъ условій этого города.

Весною 1911 года бывшій инкоускій даотай Чжоу предпринялъ шоссированіе главныхъ улицъ, съ устройствомъ по обѣ стороны сточныхъ канавъ; смѣнившій его въ серединѣ года даотай Юань энергично продолжалъ это предпріятіе.

Замѣтные успѣхи, особенно при новомъ даотаѣ, сдѣланы въ освѣщеніи города: главныя улицы освѣщены довольно порядочно электрическими лампами. Электрическое освѣщеніе вообще распространяется довольно быстро, особенно съ тѣхъ поръ, какъ въ 1910 году инкоуское электрическое общество, состоявшее изъ японцевъ и китайцевъ, перешло въ руки Общества Южно-Маньчжурской желѣзной дороги, которое понизило плату за энергію и проводитъ электрическое освѣщеніе на очень льготныхъ условіяхъ. Въ настоящее время не только всѣ иностранныя консульства и большинство иностранцевъ, но и многіе китайцы пользуются элестрическимъ освѣщеніемъ въ конторахъ и частныхъ квартирахъ.

Въ заключеніе настоящаго отчета слѣдуетъ указать на два фактора, затрудняющихъ развитіе Нючжуана какъ порта и торговаго центра, каковыми являются неудовлетворительное въ смыслѣ судоходства состояніе рѣки Ляо и постепенное обмелѣніе морского бара, съ одной, и система трансфертныхъ денегъ, съ другой стороны.

Вопросъ о необходимости принятія мѣръ къ

улучшенію судоходности Ляо-хэ и углубленію бара уже нѣсколько лѣтъ обсуждается мѣстнымъ консульскимъ корпусомъ и инкоускимъ даотаемъ. Въ 1911 году промелькнула было надежда на благопріятное разрѣшеніе этого давно наболѣвшаго вопроса, когда въ іюлѣ мѣсяцѣ между даотаемъ и консульскимъ корпусомъ состоялось предварительное соглашеніе о выработкѣ проекта необходимыхъ въ этомъ направленіи работъ, а равно и относительно источника средствъ для этого предпріятія, который найденъ былъ въ дополнительномъ обложеніи судоходства. Соглашеніе это было представлено на усмотрѣніе высшихъ властей, но не получило дальнѣйшаго хода, вѣроятно, вслѣдствіе неблагопріятно сложившихся политическихъ обстоятельствъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что осуществленіе этого проекта дало-бы толчекъ развитію судоходнаго движенія Ниочжуана и значительно подняло-бы значеніе его какъ торговаго центра.

Система такъ называемыхъ трансфертныхъ денегъ является другимъ серьезнымъ зломъ и постоянной угрозой нормальному теченію торговой жизни Нючжуана. Эта своеобразная система кредита, примѣнявшаяся почти повсемѣстно въ Южной Маньчжуріи и отчасти на сѣверѣ Собственнаго Китая, а въ настоящее время изъ открытыхъ портовъ сохранившаяся только въ Нючжуанѣ, состоитъ въ томъ, что между китайскими коммерсантами сдѣлки о куплѣ-продажѣ заключаются въ нѣсколькихъ спеціально зани-

мающихся этимъ дѣломъ китайскихъ банкирскихъ конторахъ, которыя заносятъ каждую данную сдѣлку въ свои банковскія книги. Продавцу записывается въ его счетъ съ конторой, что онъ имѣетъ получить извѣстную сумму, а покупателю, что онъ имѣетъ уплатить соотвѣтствующую-же сумму. Сдѣлки эти совершаются въ номинальной валютѣ - трансфертныхъ ланахъ, а наличные расчеты производятся каждые три мѣсяца, именно 1 числа 1-го, 3-го, 6-го и 9-го мѣсяцевъ по китайскому календарю.

Передъ этими сроками курсъ на трансфертные ланы всегда сильно повышается, такъ какъ должники выкупаютъ эту номинальную валюту въ какой-либо реальной валютѣ—мелкой китайской серебряной монетѣ, мексиканскихъ долларахъ, серебрѣ въ слиткахъ или японскихъ іенахъ. По окончаніи расчета спросъ на трансфертные ланы прекращается, и курсъ на нихъ падаетъ.

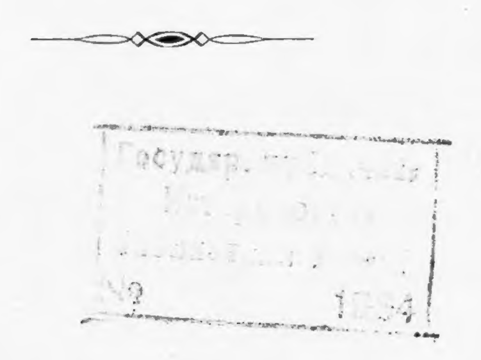
Такой порядокъ открываетъ широкое поле для спекуляцій на курсѣ и вноситъ крайне нездоровый элементъ въ торговую жизнь порта. Неоднократно уже, особенно со стороны иностранцевъ, возбуждался вопросъ о желательности упраздненія этой системы кредита, но встрѣчалъ упорное сопротивленіе.

Указанные недостатки этой системы, однако, совершенно ничтожны по сравненію съ тѣмъ хаосомъ, который воцаряется въ періоды какихъ-либо кризисовъ въ торговой жизни порта. Въ такихъ случаяхъ нерѣдко наличные расчеты

совершенно прекращаются, иногда на очень продолжительные сроки. Такъ, со времени происшедшаго въ 1907 году милліоннаго банкротства фирмы Дунъ-шэнъ-хэ, нанесшаго ударъ всей торговой дѣятельности Нючжуана, обычные трехмѣсячные расчеты фактически прекратились и совершались лишь номинально, причемъ большинство мѣстнаго китайскаго купечества, повидимому, противится производству фактическаго расчета, опасаясь, что это повлекло бы за собою объявленіе несостоятельности многихъ фирмъ, ведущихъ большія дѣла, но не располагающихъ достаточными наличными капиталами для покрытія своей задолженности.

Изъ вышесказаннаго не трудно заключить, что существованіе системы трансфертныхъ денегъ вызвано и поддерживается недостаткомъ капиталовъ въ звонкой монетѣ и бумажныхъ денежныхъ знакахъ и отсутствіемъ правильно организованныхъ кредитныхъ учрежденій. Несомнѣнно, что система эта само собою вышла бы изъ употребленія, если бы на мѣстномъ денежномъ рынкѣ появились капиталы въ достаточномъ количествѣ для удовлетворенія существующей потребности въ кредитѣ, и какое-нибудь крупное банковское предпріятіе, которое занялось бы организаціей на широкихъ началахъ банковскаго кредита, могло бы пріобрѣсти такимъ образомъ огромное значеніе въ торговой дѣятельности Нючжуана и извлечь изъ этого для себя значительныя выгоды.

Настоящее время какъ разъ благопріятно для такого предпріятія, такъ какъ нынѣшнее неопредѣленное положеніе безконечно продолжаться не можетъ и должно такъ или иначе разрѣшиться, хотя это, быть можетъ, и угрожаетъ торговой жизни Нючжуана довольно серьезными временными потрясеніями. При содѣйствіи солиднаго банковскаго предпріятія предстоящій кризисъ могъ бы быть значительно ослабленъ, между тѣмъ какъ безъ соотвѣтствующаго притока капиталовъ нынѣшняя система кредита, несмотря на всѣ недостатки, едва ли можетъ быть упразднена безъ значительнаго сокращенія торговой дѣятельности Нючжуана, и, можетъ быть, на довольно продолжительное время.



Спб. 1912 Типографія В. Ѳ. Киршбаума. Дворц. пл., д. М-ва Фин.